



S E K R E T A R I A T

Biura Prasowe

wpłynęło dn. 23.03 zał.

nr. 4883 Nazwa: Maru

Warszawa, dnia 22 marca 2010 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

TI – 0701-14/10 (1007059)
na nr BPS/DSK-043-2504/10**Pani****Krystyna Bochenek****Wicemarszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej***Szanowna Pani Marszałek,*

w nawiązaniu do oświadczenia złożonego przez Panów Senatorów Tadeusza Skorupę i Stanisława Koguta podczas 49 posiedzenia Senatu RP w dn. 18 lutego 2010 r. w sprawie możliwości odbudowy linii kolejowej Nowy Targ – Trstena przez Podczerwone i Suchą Horę uprzejmie informuję, iż powyższy temat był już przedmiotem zainteresowania Pana Senatorskiego Tadeusza Skorupy a wyjaśnienia zostały przesłane w piśmie TI-0781-58/10 z dnia 10 marca 2010 roku na adres Biura Senatorskiego w Nowym Targu.

Cytując wspomniane wyjaśnienia oraz ustosunkowując się do postulatów złożonych przez Panów Senatorów w swym Oświadczeniu przedstawiam, co następuje:

Linia Nowy Targ - Trstena została oddana do użytku w 1904 r. i do zakończenia II wojny światowej wykorzystywana była w transporcie towarowym. W 1945 r. w wyniku wytyczenia granicy państwowej z ówczesną Czechosłowacją linia kończyła się w miejscowości Podczerwone. Pomimo planów przywrócenia kolejowego przejścia granicznego, w 1965 r. odcinek Podczerwone – Sucha Hora został zlikwidowany a pozostały odcinek stanowił linię drugorzędną, jednotorową, niezelektryfikowaną, na której prowadzono ruch pasażersko-towarowy.

Ruch pasażerski na odcinku Nowy Targ Fabryczny – Podczerwone zawieszono w 1981 r. zaś w 1989 r. zlikwidowano linię na odcinku Czarny Dunajec – Podczerwone. Zawieszenie ruchu towarowego na całej linii nastąpiło w 1990 r. W roku 1991 rozebrany został odcinek Nowy Targ Fabryczny – Czarny Dunajec, natomiast rok później pozostała część. Działania te wynikały z treści Zarządzenia nr 112 Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 18 lipca 1991 r. w sprawie likwidacji i rozbiórki linii kolejowej Nowy Targ – Podczerwone (Dz.U. Nr 6, poz. 27 z 16 sierpnia 1991 r.).

Zgodnie z ww. Zarządzeniem grunty po byłej linii kolejowej zostały protokolarnie przekazane samorządowi lokalnemu i aktualnie ich większość jest w jego posiadaniu. Pozostała część stanowi obecnie własność prywatną, m.in. na terenie byłej stacji w Rogoźniku Podhalańskim znajduje się centrum handlowe. Ze względu na fakt, iż grunty te przestały stanowić teren kolejowy, odbudowa linii byłaby de facto budową nowej linii kolejowej z konsekwencjami w postaci konieczności wykupów, wywłaszczeń i częściowej zmiany lokalizacji wynikającej z aktualnego stanu prawnego.

Odtworzenie linii i wznowienie ruchu kolejowego pomiędzy Nowym Targiem - Podczerwonem – Suchą Horą – Trsteną wymagać będzie uregulowania stanu prawnego gruntów, wybudowania nowej linii kolejowej o długości około 22 kilometrów (do granicy Państwa) wraz z całą niezbędną infrastrukturą kolejową oraz odbudowania, w dużo

trudniejszych warunkach terenowych, linii po stronie Słowackiej. Wiązać się to będzie z bardzo wysokimi nakładami inwestycyjnymi, przy jednoczesnym utrzymaniu lokalnego znaczenia przedmiotowej linii dla przewozów wyłącznie o charakterze turystycznym. Takie działania nie leżą chwilowo w możliwościach resortu infrastruktury.

Ministerstwo Infrastruktury z dużym zainteresowaniem odnosi się do wszelkich propozycji, które dotyczą podniesienia rangi transportu kolejowego w Polsce, poprawy stanu infrastruktury kolejowej, rozwoju oraz utrzymania połączeń kolejowych. Wspieramy również zamierzenia, mające zapewnić rozwój i rozbudowę sieci kolejowej. Dotyczy to także ww. inicjatywy. Jednakże z uwagi na zaangażowanie w realizację zadań ujętych w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013, nie pozostawiające marginesu finansowego na inne zadania, nie jesteśmy w stanie współfinansować obecnie wszystkich inicjatyw inwestycyjnych w transporcie kolejowym w ramach i tak okrojonego budżetu i problem ten dotyczy również linii Nowy Targ - Trstena.

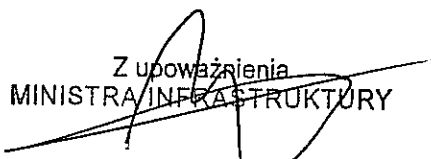
Temat odbudowy linii przewija się od dłuższego czasu na różnego rodzaju spotkaniach i konferencjach ze stroną słowacką. Istniejące uwarunkowania terenowe, konieczność wyburzeń ogromnej ilości budynków, stanowiących wielowiekowe siedliska ludzkie, na co nie ma przyzwolenia społecznego, nie pozwalają na budowę odpowiednich dróg kołowych. Dlatego ta konkretnie linia kolejowa poprawiłaby możliwości zaopatrzenia regionu i pozwoliłoby na likwidację „wąskiego gardła” jakim jest obecna sieć drogowa.

Połączenie brane jest także pod uwagę w wielu analizach i studiach wykonalności związanych z poprawą układu komunikacyjnego w rejonie Podhala a sprawę jego odbudowy porusza między innymi opracowane w 2009 r. na zlecenie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie „Studium lokalizacyjno-funkcjonalno-ruchowego rozwoju podhalańsko tatrzańskiego układu komunikacyjnego ze szczególnym uwzględnieniem dostępności miasta Zakopane” uwzględniające w analizowanym modelu ruchu konieczność zorganizowania zbiorowej komunikacji również w oparciu o transport szynowy.

Jesteśmy także zdania, iż w jak najszerszym zakresie należałoby wykorzystać do odbudowy istniejące nasypy i tłuczeń, jednakże ostateczna decyzja o sposobie ich wykorzystania: do odbudowy linii kolejowej, czy też do budowy ścieżki rowerowej, tak samo jak przeprowadzenie analizy opłacalności i wykonanie studium wykonalności tej odbudowy, leży wyłącznie w gestii samorządu lokalnego.

Ministerstwo Infrastruktury, mimo pełnego poparcia, nie może w chwili obecnej udzielić bezpośredniego wsparcia finansowego dla inicjatywy odbudowy linii jak również, nie będąc stroną, angażować się w organizację kontaktów pomiędzy samorządami krajowymi oraz słowackimi, może natomiast zadeklarować i deklaruje wolę współpracy z tymi samorządami oraz pomoc ze strony PKP PLK S.A w postaci doradztwa w realizacji zamierzenia.

Z poważaniem

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY

Juliusz Engelhardt
Podsekretarz Stanu